EL ISLEÑO

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES

AÑO XXXIII | PRECIO DE SUSCRICIÓN 1'25 pesetas al mes | PALMA DE MALLORCA LÚNES 11 MARZO DE 1889 | REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN Quint, 19-Imprenta, 1 | NÚM 10621

PÁGINAS DE UN CRONISTA

Sr. Director de EL ISLEÑO.

Madrid 6 Marzo de 1889.

Por fin hoy habràn empezado las pruebas de navegación, marcha, velocidad y gobierno del barco, pero à la hora de escribir para el correo no hay tiempo de recibir todavía noticias.

Consisten estas primeras pruebas en la navegación à flote y semiflote en diferentes sentidos, haciendo viradas, ciando y ejecutando cuantas maniobras de superficie sean necesarias para cerciorarse de las condiciones marineras del barco.

El sàbado no pudo dominar Peral su impaciencia y sin terminar la curación del divieso que tanto le ha molestado, pasó el dia en el Arsenal, y se retiró satisfecho del resultado de los preparativos.

Se probaron las màquinas y las hélices movidas por una bateria de diez acumuladores, con escelente resultado. Después se cerraron todas las portas habiendo treinta personas dentro del barco y se esperó á que la atmósfera se viciase. Entonces se abrió una càmara de aire comprimido é instantàneamente se purificó el ambiente, volviéndose á cargar la càmara.

Ha llamado la atencion de las personas competentes, según dice el Sr. Araus, que Peral haya lastrado el buque antes de ponerle á flote, pues otros no correrían el riesgo de equivocarse con peligro de ver sumergirse el barco. Peral tiene tal seguridad en sus càlculos que ya ha marcado la línea de flotación que alcanzarà el barco lastrado, como marcó con toda exactitud la que alcanzaría antes de ser botado al agua por primera vez.

En la pleamar de ayer por la tarde salió el buque del dique y quedó amarrado en los Caños.

Las pruebas de hoy habràn sido presenciadas por el Capitàn general del Departamento en una falua de vapor.

En estas pruebas no lleva el submarino el aparato de profundidades, pero si dos correderas eléctricas: una inglesa y otra inventada por Peral.

Después de estas pruebas y si como es de esperar obtienen buen resultado, se atracarà el submarino à la estación de carga, cargarà repuestos de fluido motor, embarcarà é instalarà el aparato de profundidades, y quedarà todo dispuesto para las pruebas de inmersión, salida á flote, etc que se verificaràn enseguida.

**

Hoy puedo comunicar á los lectores de EL ISLEÑO el texto de uno de los ofrecimientos extranjeros hechos al Sr. Peral y la contestación de este. Sobre ambos documentos pero muy especialmente sobre el último. llamó la atencion de los lectores. Dice así el primero:

«Félix Friedlaender, 21 Gr. Italians Kaia. San Petersbourg 25 Enero 1889.—6 Febrero.

»Señor: Habiendo visto últimamente en los periódicos técnicos del extranjero que sois el inventor y constructor del barco submarino Peral que en breve ha de hacer sus pruebas en la bahía de Càdiz, me tomo la respetuosa libertad de ofreceros mis servicios para negociaciones ulteriores con la Marina Imperial Rusa, luego que vuestro buque haya dado los sorprendentes resultados que se esperan en los centros marítimos.—A este objeto yo debo llamar vuestra atención sobre que nuestro Gobierno estaba en tratos muy íntimos con Mr. Nordenfel, de Londres, inventor y constructor de un barco submarino, mas como quiera que los ensayos de este buque no han dado buenos resultados se ha abandonado la negociación. Mr. Nordenfelt ha aprovechado de otra circunstancia para hacer el reclamo en los periódicos de que nuestro Gobierno habia adquirido su invento y su primer buque submarino, por lo cual el ministro de Marina ha hecho saber por medio de la prensa que las negociaciones de Rusia con Mr. Nordenfelt habian cesado. Yo le prestaré servicios de gobierno.

»Al presente y con respecto á lo que se relaciona con la cuestión de barcos submarinos, puedo deciros que nuestro ministro de Marina està enormemente interesado en ello y yo cuento con grandes protecciones para poder llenar á buen término el negocio cuando llegue el caso. Yo estoy en muy buenas relaciones con nuestro departamento naval tanto para el armamento de cruceros, torpederos y placas de blindaje, como para la introducción de nuevos inventos del extranjero, y para citaros un ejemplo, al presente estoy en negociaciones con nuestra marina para la adopción de cañones neumàticos à la dinamita, del teniente Zalinsky de Nueva York. Estoy establecido aquí hace 15 años y tengo grandes relaciones y el decidido apoyo de muy altos personajes y creo que puedo seros muy útil.

»Tambien tengo la representación de grandes establecimientos metalúrgicos y de construcción del extranjero y soy ingeniero civil, hallàndome à beneficio de la pràctica, muy versado en los asuntos marítimos. Si os es difícil contestarme en francés podeis hacerlo en español. Esperando el placer de leer vuestra respuesta, recibid señor la expresión de mis sentimientos más distinguidos. Felix Friedlaender.—Ingeniero civil, caballero de las órdenes de San Estanislao de Rusia y de Francisco José de Austria.»

He aquí ahora la contestación de Peral.

«Sr. D. Félix Friedlaender.—San Petersburgo.—Muy señor mio de mi mayor consideración. Con algún retraso llegó à mi poder su atenta carta del 25 del pasado. Mis muchas ocupaciones no me han permitido contestar hasta ahora, y, puesto que según me manifiesta puedo hacerlo en español, en este idioma lo hago, que naturalmente me es más familiar que todos los demàs.—Agradezco á usted muchísimo las halagüeñas ofertas que me hace para entrar en negociaciones sobre el buque submarino de mi invención. Aparte de que las pruebas aun no se han verificado, y tratar sobre este punto sería hacerlo sin base segura, deduciéndose de esto que cuanto se diga es prematuro; hay otra razón más concluyente y que desde luego me pone en condiciones de dar á usted una respuesta definitiva antes de conocerse el resultado pràctico de mi barco, sea este el que fuere.—Nunca tuve el propósito de conducir mis trabajos por el camino mercantil; lo poco bueno ó malo que yo pudiera producir, para mi país había de ser, que á él debo cuanto soy y à él estoy obligado por razón de mi profesión.—Si cuando no había logrado obtener los créditos necesarios para llevar adelante mi obra rechazé las ofertas más tentadoras, hoy que, gracias à heróicos esfuerzos de este país tan pobre, veo mi obra terminada, hasta el pensar entrar en tratos sobre ella sería faltar á los más sagrados compromisos. El secreto del barco no me pertenece, pertenece á España que, dàndome recursos para su obra, la ha hecho suyo.—Siento mucho que las anteriores consideraciones me priven del gusto de utilizar sus valiosos servicios y dàndole á usted las más expresivas gracias por la satisfactoria noticia que me trasmite del concepto tan favorable que de mi barco tienen formado en los círculos marítimos, me ofrezco á usted muy atentos. su s. q. b. s. m.—Isaac Peral.»

Otro dia comunicaré á V. otros documentos anàlogos no menos curiosos é interesantes.

**

Al llegar aquí se reciben noticias importantísimas y á ellas debo dedicar todo el espacio que me queda en esta carta.

El submarino quedó ayer á flote y después se hicieron algunos experimentos que constituyen quizà la prueba particular mas importante de todas. El resultado fué verdaderamente admirable, sin la más ligera contrariedad.

Más de doscientas personas rodeaban el dique desde el medio dia. Todos eran marinos, empleados y obreros del arsenal. El rigor observado ha sido severísimo.

Poco después de la una comenzó á anegarse al dique.

La emoción de los circunstantes era grandísima. Muchos dudaban de que el barco flotase dado el peso introducido en él. Peral había marcado con una raya blanca la línea de flotación, diciendo que quedaría 15 centímetros más alta que la superficie por faltar 100 acumuladores, no introducidos aún, pues se dedican á los aparatos de profundidades. Otros dudaban de que el barco quedase perfectamente horizontal, y el mismo Peral temia que el peso de la popa y el de la proa no estuviese bien equilibrado. Para averiguarlo colocó à popa y à proa puntales con tablillas encima que debieran caer al agua en el momento de flotar el barco.

Cuando ya el agua había subido algunos centímetros, todos los oficiales entraron en el barco para demostrar la confianza que tenían en el càlculo del maestro.

Peral, de pié en un enjaretado con pasamano que tiene el barco en la parte superior, presenciaba impasible la operación.

A las dos y cuarenta y dos minutos las dos tablillas colocadas á proa y á popa cayeron al mismo tiempo.

El equilibrio era perfecto.

Pocos momentos despues el barco flotaba marcando quince centímetros bajo la línea blanca señalada por Peral. Todos quedaron maravillados de la exactitud del càlculo.

Invirtióse despues algún tiempo en preparar amarracabos, quitar estorbos y hacerse atrás. A los treinta minutos abriéronse las puertas del dique y el barco salió majestuosamente presentando un lomo ceniciento aplomado, que no rebasaba la línea de flotación más que de unos 50 centímetros, salvo la torre central, rematada en cono truncado, que tiene un metro de altura próximamente. A ambos lados hay un enjaretado ó corredor con pasamanos que ocupa menos del tercio central y puede servir de toldilla cuando el barco flote. Pueden colocarse de 12 à 16 banquetas.

La estabilidad resulta completa á pesar de la forma redonda del casco. Aunque el oleaje producía algún movimiento, los tripulantes no sufrían el menor vaiven. Las 87 toneladas del barco estàn tan equilibradas que un marinero tirando de un cabo muévelo sin gran esfuerzo.

Seis marineros hácenlo navegar con relativa velocidad. De aquí la creencia de que el barco tendrà más andar que el calculado.

Entonces Peral dió orden de probar las màquinas de las hélices, funcionando avante y otras y una contra otra admirablemente.

El éxito de la operación fué completo. Peral á pesar de su impasibilidad demostró una gran emoción y alegría.

Mañana almuerza Peral con el Capitàn General.

El primer viaje de prueba empezarà á las 12.

Recomiendo á Vd. y á los lectores el bellísimo artículo que con el título de *En casa de Peral* publica el Sr. Araus en *El Liberal* de hoy, y por si gana tiempo se lo remito adjunto. (1)

Leyendo ese artículo y las noticias telegràficas que de hoy acabo de estampar, se empieza à experimentar la emoción del triunfo.

Ya nadie duda. Los pàjaros agoreros han desaparecido avergonzados. A sus tristes acentos sustituyen las manifestaciones de entusiasmo del entusiasta Capriles, á las cuales se unirán pronto, sin duda alguna, las de España entera.

M. SOLOGUREN.

EL CRIMEN DE CARABANCHEL

De las personas que han reclamado la fotografía del cadàver para ver si es el de jóvenes de sus familias ó conocidos, por más que las señas coincidan casi siempre, no ha resultado ser conocido el jóven asesinado.

Del único sujeto que se ignora su paradero es Wenceslao Unanue, que según todos los datos recibidos, conciden sus señas, fecha de llegada á Madrid y caràcteres de dicho jóven, con el hallado en el término de Carabanchel.

El periódico *El País* que se publica en Madrid, inserta una carta de un suscritor en Villanueva de Cameros cuyo contenido dice así:

«En vista de que el asesinado en Carabanchel se cree que sea Wenceslao Unanue (*el Ruso*), de Torrecilla de Cameros, he preguntado à un tio suyo que vive en esta (Villanueva de id) si hace tiempo que no tienen noticias de Wenceslao, contestando que desde 29 de Diciembre último no han sabido de él.

Le he manifestado la causa de mi curiosidad, y al interrogarle si conocería à su sobrino por el retrato, me ha dicho: Ya lo creo; como que tengo otro suyo en casa.

—¿Y tiene usted inconveniente en enseñármelo?—le dije.

—No, señor; está à la disposición de usted, así como tres cartas que tengo suyas; una del 20 de Diciembre, dirigida à su madre, y las otras dos del 28 y 29 del mismo, remitidas á mí.

Están, pues, en mi poder el retrato y las tres cartas.

El primero está hecho en Toledo en la fotografía de H. Ros, hácia Setiembre del 87, y lo dedica à su tio con motivo de su santo.

Las cartas están escritas en el comercio de don Cristóbal Dols, dando en la primera, cuenta à su madre de que ha encontrado colocación y en la que cree le daràn 1.200 reales de sueldo. En la segunda participa à su tio lo mismo y que le hacen viajante para todo Madrid y acaso más tarde para provincias.

En la tercera manifiesta algún desagrado porque sus principales le dicen que «debia vestirse mejor», lo cual confirma la declaración del dependiente Perez.

En el retrato que tengo à la vista tiene el pelo cortado à lo quinto, cuello de puntas dobladas, corbata estrecha, americana, chaleco y pantalón cuyo dibujo y color no se distinguen en el retrato, y botas de chanclo; tiene la pierna izquierda cruzada sobre la derecha, y està de pié con el codo apoyado en una columna cuadrada sobre la cual hay un libro medio abierto.

Como soy mal fisonomista para apreciar las edades, no puedo decir el tiempo que aproximadamente representa.

Estos datos le autorizo à usted los haga públicos bajo mi responsabilidad.

Por consiguiente, ruego à usted que á vuelta de correo, si le es posible, me remita el retrato del muerto en Carabanchel para presentarlo al tio carnal de Wenceslao, Angel Unanue, y ver si éste le reconoce, haciendo al mismo tiempo una confrontación con ambas fotografias.»

(1) Lo publicamos anteayer en el Suplemento.—N. de la R.

ALARMA FINANCIERA

El suicidio de Mr. Deufert Rocherean

El telégrafo ha comunicado la noticia de haberse suicidado el Director del Comptoir d' Escompte de París, Mr. Deufert-Rocherean.

Hé aquí los detalles que podemos comunicar á nuestros lectores sobre tan importante acontecimiento:

Mr. Deufert había comprado el arma de que se sirvió para poner fin á sus dias (una pistola de gran calibre) por la mañana del dia 6, á las diez, en el establecimiento Lefaucheux, probándola por medio de cinco disparos que hizo con ella. Llegado à la habitación que ocupaba en el número 5 de la calle del Conservatorio colocose ante un armario de espejo, aplicó la pistola à su sien derecha y disparó. Al ruido de la detonación acudieron los vecinos, echaron abajo la puerta y encontraron à aquel desgraciado espirante y bañado en sangre falleciendo á los diez minutos ó sea à las doce y media de la tarde.

En cuanto á las causas que han impulsado á Mr. Deufert à tomar tan funesta resolución dícese que son las siguientes: Un especulador concibió la idea de acaparar todo el cobre disponible á fin de provocar un alza en el valor de este metal. Como recordarán nuestros constantes lectores, de este asunto hablamos extensamente en su dia, à raíz de la agitación producida en la provincia de Huelva con motivo de los humos sulfurosos de la calcinación al aire libre del mineral de cobre, con cuyos hechos concidió la formación de un sindicato en París para el acaparamiento cobre.

La casa Rothschild interesó por unos cien millones en la operación y esto solo bastó para que multitud de otros capitalistas y casas de banca tomasen parte en el negocio no siendo uno de los últimos el Comptoir d' Escompte cuyo presidente del Consejo de Administración Mr. Heutsch, y el director Mr. Deufert creyeron ver en la nueva operación un lucro considerable para aquel establecimiento.

Hace algún tiempo, no se sabe por que motivo, la casa Rothschil decidió separarse del negocio después de liquidar debidamente la participación que él tenía y fácilmente se comprenderán las consecuencias de esta retirada. Las acciones de la Sociedad que se había formado con el objeto antes expresado bajaron de 950 francos que valían, á 190 francos y el desastre fué completo.

Dícese que el Comptoir d' Escompte ha perdido en el negocio setenta millones y que esta es la verdadera causa del suicidio de Mr. Deufert Rocherean.

El crédito de aquel importante establecimiento, sea ó no exacto lo que se cuenta, se ha resentido considerablemente y el pánico en la Bolsa y entre el comercio de París fué extraordinario al conocerse los hechos que dejamos reseñados.

Para contrarrestar el mal efecto producido por lo sucedido, el Comptoir d' Escompte decidió pagar á todos los que allí tienen cuenta corriente y lo solicitaron, lo que fué causa de que se viesen invadidas las oficinas de la Sociedad por una inmensa multitud àvida de recobrar sus fondos.

Tendremos al corriente á nuestros lectores de las consecuencias que indudablemente ha de tener suceso de tal magnitud, en el mundo financiero.

NOTICIAS

Según leemos en *La Epoca* el ministerio fiscal de Zaragona ha devuelto la causa instruida con motivo de las manifestaciones desagradables de que fué objeto en aquella población el Sr. Cánovas del Castillo.

En su informe califica los hechos como constitutivos de los delitos que definen los artículos 272 y 273 del Código y de falta incidental por los daños ó rotura de cristales ocasionados en la morada del Sr. Castellano.

Respecto al delito á que se refiere el artículo 273, desiste de ejercer la acción penal por virtud del indulto concedido el 22 de Enero último, víspera del Santo de Su Majestad el Rey.

Por el definido en el art. 272 pide contra Serafin Asensio y 13 procesados más dos meses y un dia de arresto; contra dos menores de dieciocho años la imposición de multa, y por la falta incidental 15 y 11 pesetas respectivamente.

El fiscal cita 35 testigos.

La reina Victoria en Biarritz

A las dos y veinticinco minutos de la tarde del jueves llegó á Biarritz la reina Victoria, acompañada de sus hijos los príncipes de Battemberg, de su secretario particular, general Posonnby, de sus damas y de una numerosa servidumbre. En esta figuran dos indios vestidos con trajes de su país. Estos son los únicos criados que sirven á la mesa de S. M. B.

En la estación esperaban à la reina el alcalde de Biarritz, general de división, prefecto de Bayona, embajador inglés y señora y los corresponsales de los periódicos franceses, ingleses y españoles.

Los príncipes de Hannover subieron al coche salón, donde saludaron á la reina.

Al llegar S. M. á la estación, tocó la marcha Real inglesa la música del Regimiento de Bayona.

Pocos momentos después de apearse del tren, la reina Victoria y sus hijos montaron en un landó descubierto, y se dirigieron à palacio, seguidos de once coches de la casa Bignon. Los cocheros iban uniformados á la inglesa. La escolta estaba formada por húsares y gendarmes.

La reina fué vitoreada hasta el momento de llegar á palacio, donde la recibieron los condes de Larochefoucauld y la condesa de Pignatelli.

Al entrar S. M. en palacio, le fué entregada una llave de oro.

En el tránsito se arrojaron á la reina Victoria numerosos ramos. S. M. pasó por debajo de dos preciosos arcos erigidos para solemnizar su llegada.

En los puntos recorridos por la reina Victoria había numerosa concurrencia.

S. M. B. hará en Biarritz una vida muy retirada.

—

Llueven submarinos

Como ya dijimos en uno de nuestros telegramas, el Gobierno de los Estados Unidos, reconociendo la importancia de los buques submarinos: ha consignado en su presupuesto un crédito de 300.000 pesos para la construcción de los mismos.

Al concurso abierto han concurrido dos casas, una de las cuales, establecida en Baltimore, pide 150.000 pesos por un barco de 90 toneladas, garantizando una velocidad de 12 millas en la superficie y de 9 entre aguas, con un radio de acción de diecinueve y una hora respectivamente.

El «Peral», bueno es recordarlo, tiene 87 toneladas, su velocidad se calcula en 10 millas y su radio de acción en cincuenta horas, no costando más que 60.000 pesos.

—

El gobierno francés ha concedido al maestro Bretón las palmas académicas de oro, distinción altísima y nunca dada sino á artistas de merito eminente.

—

Dicen de Estaca de Vares que han desaparecido por completo los restos que en la superficie del agua se veian del vapor «Isla de Cebú».

Muchos de los fardos y cajas del cargamento del buque se ven flotar ahora sobre el mar, pero se hace imposible el recogerlos por el temporal reinante.

Los tesoros de Melgares

Desde que murió tràgicamente el célebre Melgares, bien fuera á manos del bandido Frasco Antonio ó como fuese, pues acerca de este extremo existen las mismas dudas que al principio, viene diciéndose que una parte de las cantidades que robó las tenia enterradas en cierta cueva de la provincia de Málaga, donde solía pernoctar durante sus largas correrías.

Pues bien; según se dice, hace más de un mes salieron de un pueblecillo del distrito de Velez-Málaga dos hombres, uno de ellos pariente en tercer ó cuarto grado de consanguinidad de Melgares, y llevarónse las herramientas del trabajo.

Su desaparición se comentó mucho.

Parece que se fueron á la citada cueva, y que allí han practicado numerosas excavaciones, todas inútiles.

—

No es cierto que haya fallecido en Lóndres la señora doña Mercedes Martinez de Campos. *La Publicidad*, de Barcelona, dió la noticia, y la reprodujeron varios periódicos; pero el diario citado la desmiente, diciendo que ha recibido un telegrama del alcalde de Beynat, departamento de Correze, donde se halla sin novedad la ex-condesa de San Antonio.

Un martir del siglo XIX

En el vapor-correo «Santo Domingo», que salió de Manila el 2 del actual, vienen los restos mortales del Ilmo. Sr. D. Melchor García Sampedro, Obispo de Tricomia y Vicario apostólico del Tong-King Central, horriblemente martirizado en 28 de Julio de 1858.

Estos preciosos restos se han de trasladar á Oviedo, en cuya Catedral se les prepara honrosa sepultura, cuidando de todo el señor Obispo de aquella diócesis, la Diputación provincial, Ayuntamiento y otras varias corporaciones.

Espantan los detalles del cruel martirio dado por los infieles al venerable Sampedro. Tendido en el suelo, boca arriba, y fuertemente atado à varias estacas, le fueron cortando con hachas sin filo las piernas, los brazos, y por último la cabeza.

Para cortar algunos de sus miembros se necesitaron hasta doce golpes, y el santo mártir no cesó, durante tan horrible operación, de invocar el Dulce Nombre de Jesús, única palabra que se le oyó.

No satisfechos aún, abrieron su vientre y arrancaron sus entrañas, colgando su cabeza en la puerta de la ciudad.

Una Comisión de asturianos, nombrada por la provincia de Oviedo, hace los preparativos para recibir dignamente tan venerandos restos y enviarlos á su país natal, donde se preparan grandes funciones religiosas para honrar la memoria de este insigne martir de la fé.

—

El Gobernador de Guipúzçoa ha recibido instrucciones del Gobierno para el caso de que la Reina de Inglaterra visite alguna de nuestras plazas de la frontera.

—

Del Interior

Ayer tarde el tren que sale de Palma à las dos encontró sobre la vía, entre las estaciones de Petra y Manacor, un sillar de la clase que los albañiles llaman *redonas*, y según nos escribe hoy nuestro corresponsal de aquel pueblo, el tren que sale de Manacor á las cinco encontró también dos piedras en idéntico paraje.

Se ha dado conocimiento del vandálico atentado á la guardia civil.

El puente mayor del mundo

Según dicen los periódicos de los Estados Unidos, M. G. L. Lindenthal ingeniero constructor, ha presentado para su aprobación al Gobierno de los Estados-Unidos un proyecto para tender un puente colgante sobre el Hudson entre Nueva York y Nueva Jersey, cuyo único tramo tendrá 872 metros de luz, decir, 400 metros más que el famoso puente de Brooklyn, á los cuales hay que agregar 555 metros por un lado, desde las columnas de apoyo hasta el arranque, sumando una longitud total de 1932 metros.

El puente estará construído todo él con alambre de acero, formando cables de 1,22 metros, entrelazados éstos de modo que permitan la gran dilatación que han de causar en él los cambios de temperatura.

La carga máxima que reciba generalmente será sólo la décima parte de aquella para cuya resistencia se ha calculado.

Gravitará sobre dos fuertes pilares levantados en ambas orillas, y la rasante del puente se hallará á 140 metros sobre el nivel de las mareas más altas.

El coste de esa obra colosal será de unos 400 millones de pesetas.

—

En San Sebastián se ha organizado una estudiantina, compuesta de 50 individuos, que en breve pasará á Biarritz á dar un concierto á S. M. B. ostentando la boina roja y la airosa capa española.

—

La escuadra de instrucción alemana, compuesta de los cuatro buques que, como anunciamos, llegaría á principios del corriente mes á Barcelona, cuando abandonase las aguas de Italia, ha recibido órdenes del Gobierno alemán para que se dirija inmediatamente á Port Saïd, en vez de visitar Barcelona, y regresar luego á Kiel.

CRONICA LOCAL

Numeroso y escogido séquito acudió el sábado al anochecer, al entierro del por muchos conceptos apreciable patricio D. José Ramis de Aireflor.

Si la participación que los amigos toman en el dolor que embarga á una familia, puede servir á ésta de lenitivo, la del Sr. Ramis de Aireflor, debe haberlo esperimentado al ver cómo la sociedad palmesana se asociaba al pesar que causara la inesperada muerte del que fué distinguido marino y cumplido caballero.

—

Todas las iglesias de esta ciudad, por mañana y tarde, viéronse ayer atestados de fieles que acudian á oir el sermon cuaresmal.

—

Esta mañana ha fondeado el vapor-correo de Valencia, *Jaime II*, el cual ha traido correspondencia de las Antillas.

—

Hemos recibido un ejemplar de la Memoria de la Compañía de Ferro-Carriles.

Como ya saben nuestros lectores reparte esta sociedad un beneficio de 14 pesetas por acción.

—

La función anunciada para el Teatro principal hubo de suspenderse ayer por indisposición de la *Actriz cómica*.

Así se decia en el anuncio manuscrito que se fijó sobre los carteles, participando que la función se daria el martes ó sea mañana.

Según nuestras noticias la causa de la suspensión ha sido otra.

—

No es D. Luis Pons, el catedrático del Instituto Balear quien, como dijimos, se halla enfermo; y sí D. Luis Pou, á quien deseamos completo restablecimiento.

—

Procedente de Cette regresó el sábado el vapor *Bellver*; y ayer mañana lo efectuó el *Cataluña*, que viene del mismo punto con escala en Barcelona.

—

Estos dias no hemos recibido la visita del semanario *El Mallorquin*.

—

En la calle de la Misión y frente el edificio que dá nombre á la vía, se cayó ayer noche un transeunte á causa de un tropezon que diera; y como llovia y el piso estaba á prueba de gachas, se puso de fango hasta la coronilla.

Consecuencias del primoroso piso de aquella transitada calle.

—

El cañonero *Alsedo* se hizo ayer á la mar con dirección à Barcelona, á donde, segun dijimos, va con objeto de limpiar sus fondos.

D. FERNANDO COTONER

los técnicos que han sido necesarios para la creación y seguridad de la fortaleza de la Mola, en la que fué quien izó la bandera española el 10 de Octubre de 1852, cumpleaños de la reina D.ª Isabel II, cuyo nombre se la impuso.

Aquel día debió ser uno de los más felices para el general Cotoner, nuestro inolvidable amigo. Eso de, abrazado á la enseña gloriosa de la patria, proclamar desde lo alto de aquel promontorio, futuro baluarte de uno de los puntos más importantes del mundo militar, el nombre augusto que desde sus primeros pasos en la carrera de las armas le había servido de guía y lema en los cien campos de batalla regados con su sangre, es para conmover el corazón más fuerte y servir de orgullo á la modestia más humilde. Él mismo lo decía en la alocución que dirigió à las tropas en aquella venturosa circunstancia de su vida militar; alocución respirando todo el entusiasmo de un carácter siempre joven, la perspicacia de quien, avezado al estudio de asuntos como aquél, tan interesantes y complejos, presiente la importancia de la obra que está levantando para el mantenimiento de la integridad nacional, y la gravísima responsabilidad que ha de recaer sobre quien descuide intereses de que penden la gloria de la patria y el honor de los llamados á no olvidarlos.

Porque al general Cotoner había tocado también en suerte la inauguración de las obras, ejecutadas lo paulatinamente que exigía la parvedad de los recursos con que podía contar un erario, como el nuestro, empobrecido por discordias sin fin y una guerra civil de las más devastadoras. Y comprendiendo toda la importancia que encerraría aquel establecimiento, muy superior á la del derruido castillo de San Felipe, y el papel que podría llegar á representar en las contiendas internacionales de lo porvenir, se propuso, por el pronto, ponerlo al abrigo de un golpe de mano reformando y dando mayor desarrollo à las baterías levantadas por los ingleses en la época infausta de su dominación, y luego aumentar las obras hasta hacerlas ejercer la alta misión à que están llamadas, la de burlar las ambiciones de los que pretendan disputarse la supremacía en el mar y mantener la influencia que á nuestra patria corresponde en él.

Eran aquellos tiempos los en que parecía irse á trasformar la Europa, según vagaba por ella el espíritu revolucionario, volcando tronos y haciendo á otros bambolearse, modificando organismos gubernamentales y poniendo la paz general y el equilibrio político de las naciones á dos dedos de su pérdida. Sólo España había logrado rechazar las invasiones de ideas tan disolventes y la fuerza brutal de sus adeptos con la serenidad de un gobierno prudente á la vez que enérgico y el patriotismo y la lealtad del ejército. Pero, aun así y con ejemplo tan elocuente de la virilidad que entraña nuestra patria si se la gobierna y administra con acierto, era de temer que de aquella conflagración general naciera una guerra que, de ser marítima, despertara el apetito de posición tan privilegiada como la de Mahón. Francia, tan mutable siempre, al derribar la Monarquía de Julio, pasaba muy pronto y tras jornadas sangrientas al Imperio, tenido entonces, apesar de las protestas pacíficas de su representante, por emblema generador de guerras sin término, como al fin vino á serlo; y al menor choque con su rival histórica, la Inglaterra, las dos pondrían sus ojos sobre la, por ellas tan disputada, isla de Menorca, pues no descansaría hasta ponerla á cubierto de cualquier insulto, haciendo con eso un gran servicio á España y al equilibrio, en general, de Europa.

Ayudábale en tan envidiable empresa un repúblico cuyo patriotismo y talento no han sabido apreciar bastante las generaciones presentes, ocupadas más bien en incensar á los vivos que son los que únicamente pueden satisfacer las concupiscencias humanas. D. Juan Bravo Murillo, fué, sin disputa, el que más se preocupó de la suerte de Mahón y quien, por consiguiente, facilitó más fondos para fortificar convenientemente la Mola, esto es, el puerto, la ciudad y la isla toda, cuya llave encieran las torres y baterías de aquel prominente escollo. Pero el general Cotoner es el que, estimulado por su patriotismo de balear, dirigió todos sus esfuerzos con mayor ahinco á obra tan meritoria. Su experiencia militar, el espectáculo que todos los días se ofrecía á su vista y el estudio, habían hecho ver á su clarísima inteligencia las excelencias de la Mola. Un historiador militar inglés de mediados del siglo pasado le había dicho en un libro que nunca dejaba de la mano: «Desde ese momento (el de la construcción del castillo de San Felipe), los ingleses abandonaron la primera idea que habían tenido de fortificar la eminencia de la torre de señales, cuya posición habría sido muy útil para de ella hacer una plaza inexpugnable, porque, no estando dominada de

Por Real órden de 7 del que rige, ha sido nombrado Notario de Ciudadela D. Antonio Anglada y Bonet, Doctor en Derecho civil y canónico, que fué propuesto en primer lugar por el Tribunal que presidió las oposiciones.

En una vivienda del caserío de *Pont d' Inca* dicen se ha cometido un robo esta noche última.

Se añade que la casa robada es la misma que lo fué hace pocas semanas.

Dia hermosísimo fué el de ayer, pero por la tarde las nubes entoldaron la bóveda y se encargaron de rociarnos.

Ha sido detenido un individuo sobre el que recaian sospechas de haber robado dos alfileres de pecho en una tienda de la calle de Jaime II; y aunque negaba, ha tenido que confesar de plano al ver que las alhajas se le han encontrado en el cofre ó maleta de su propiedad.

Una mujer acompañada de un hombre pasaba ayer á las ocho de la noche por la calle de Pelaires.

Al mismo tiempo acertó á pasar en dirección opuesta otro individuo, á quien con derecho para quejarse no debió gustarle el acompañante y propinó un par de sopapos á ella, desapareciendo después los tres como por encanto.

Nota de las reses degolladas en el Matadero de esta capital, en los dias 9 y 10.

Cerdosas 1, lanares 231, vacunas 13.

Total 245; que dieron una recaudación de 72'70 pesetas.

SECCION RELIGIOSA

SANTO DEL DIA DE MAÑANA.

San Gregorio el Magno doctor y confesor.

CULTOS SAGRADOS

Mañana 12.

En San Felipe Neri continuan las cuarenta horas dedicadas á Nuestra Señora de Guadalupe.

SECCION COMERCIAL

MOVIMIENTO DEL PUERTO.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 9.

De Argel, jabeque San Juan, de 25 ton., p. José Ferrá, con 4 mar. y harina.

De Cette, vapor Bellver, de 788 ton., cap. D. Juan Bil, con 25 mar. y lastre.

De Andraitx, balandra Juanito, de 39 ton., pat. Juan Coll, con 4 mar. y lastre.

Dia 10.

De Barcelona, vapor Cataluña, de 662 ton., c. D. Guillermo Pujol, con 25 m., 5 pas. y efectos.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 9.

Para Campos, laud San Juan Bautista, de 12 ton., pat. Pedro Bosch, con 4 m. y lastre.

Para Barcelona, goleta Jóven Luisa, 72 t., pat. Juan Pujol, con 6 mar. y efectos.

Para Ibiza, vapor Unión, de 401 ton., cap. Juan Bosch, con 23 m., 30 p., valija y efectos.

Para Ibiza, laud Angela, de 30 ton., pat. Domingo Guasch, con 4 mar. y efectos.

Para Barcelona, pailebot San José, de 63 ton., pat. Francisco Alemañy, con 5 mar. y efectos.

VIGÍA MARÍTIMO DE PORTO-PÍ

DIA 9 DE MARZO

OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS.

Al orto: atmósfera con celajes por los bajos; horizonte con cerrazón y calina; viento S.O. flojo y la mar alborotada por el oleaje del S.O.

Circula una gruesa barra de niebla desde el N.O. por el N. hasta el E.

A las doce, atmósfera nebulosa y cúmulus por el N.E.; horizonte calinoso; viento S.O. templado y la mar con oleaje del S.O. y resaca.

ENTRADAS.

Los vapores-correos *Lulio* y *Cabrera*, el vapor *Bellver* y una balandra.

SALIDAS.

Un pailebot.

OBSERVACIONES Á LA PUESTA DEL SOL.

Atmósfera encapotada; horizonte como á las doce; viento N. flojo y la mar rizada del S.O.

DIA 10.

OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS.

Al orto: atmósfera cubierta; horizonte calinoso; viento N. flojo y la mar tendida.

A las doce, atmósfera, horizonte, viento y mar, como al amanecer.

ENTRADAS.

El vapor *Cataluña*.

SALIDAS.

El cañonero *Alsedo*, el vapor-correo *Unión*, una goleta, dos pailebots, una balandra, un jabeque, un falucho y una corbeta rusa.

OBSERVACIONES Á LA PUESTA DEL SOL.

Atmósfera como el dia; horizonte cerrado; viento N. flojísimo y la mar tendida y con resaca.

Sin buque alguno á la vista.

MOVIMIENTO DE VAPORES

Vapores-correos de la Trasatlántica

El «Alfonso XII» zarpó el 4 de Buenos-Aires para la Península, haciendo rumbo á Montevideo.

El «San Agustín» salió el 4 de Colón dirigiéndose á la Habana.

El «Antonio López» llegó el 5 á Veracrúz procedente de Progreso.

El «Isla de Panay» salió el 6 de Barcelona para Valencia, continuando su viaje de Manila á Liverpool.

El «San Ignacio de Loyola» zarpó el 8 de Barcelona para Manila y escalas.

El «Isla de Luzón» era esperado el 8 al 9 en Cadiz, procedente de la Habana.

Compagnie Generale Trasatlantique

El «Ferdinand de Lesseps», que se dirigia á Colón, hizo escala el 26 del pasado en San Thomas.

El «Saint Simón», que regresa de aquel punto, recaló en San Thomas el 23 de febrero.

El «Olinde Rodriguez» debia salir el 9 de Marsella para Colón, y era esperado en Barcelona el 10, dirigiéndose á Má'aga.

Vapores españoles

Según telegrama recibido por los señores J. Roca y C.ª armadores del vapor «Pelayo», se sabe salió éste el dia 4 del actual de Montevideo para Barcelona directamente.

Vapores extranjeros

Debía recalar en el puerto de Barcelona y de paso para Buenos-Aires, el vapor italiano «Vittoria», de la Veloce.

ÚLTIMAS COTIZACIONES

PALMA.	DINERO
Crédito Balear.	118'75
Cambio Mallorquín.	76'00
Ferro-carriles de Mallorca . . .	59'50
Alumbrado por Gas.	123'50
Obligaciones de los F. C. de Mallorca	par
Harinera Mallorquina.	82'00
Bonos Municipales.	44'00
La Isleña, Empresa Mallorquina á Vapor.	00'00

MADRID.	
4 p.% perpétuo interior.	75'55
4 p.% amortizable	88'80
Billetes hipotecarios de Cuba . .	105'40
Banco de España.	407'00
Tabacos.	111'50

BARCELONA.	
4 p.% perpetuo interior	75'40
4 p.% perpetuo exterior	77'37
4 p.% amortizable	89'37
Billetes hipotecarios Cuba. . . .	105'12
Banco Hispano-Colonial	51'50
Ferro-carriles del Norte.	80'00

PARÍS.	
4 p.% español.	75'30
Panamá.	47'50

TELEGRAMAS

(SERVICIO TELEGRÁFICO-POSTAL)

Singapore 8.

Hoy han salido de este puerto los vapores-correos de la Compañia Trasatlántica *Santo Domingo* y *Reina Mercedes*.

Paris 9.

Apertura de la Bolsa de hoy 4 p% exterior español 75'31. Después 75'00. —3 p% francés 84'92.

Londres 9.

Apertura de la Bolsa de hoy 4 p% exterior español 74'40. Después 74'25.

Berlin 9.

El gobierno aleman parece dispuesto á aceptar un arbitraje respecto de la cuestión de Samoa con los Estados Unidos, pero todavía no se ha acordado nada sobre la designación del árbitro.

Bruselas 9.

Sigue á la órden del dia la cuestión militar. Los militares sostienen en general la necesidad de aumentar los gastos destinados al ejército y á la defensa del país, y algunos abogan por el servicio personal obligatorio.

Paris 9.

La bolsa continua perturbada apesar del auxilio prestado á la Caja de Descuentos. Hay temores de quiebras. La situación de algunos establecimientos y casas de banca que tienen en cartera valores que han sufrido grandes depreciaciones, inspira inquietudes, y de aquí que no haya venido la reacción en alza que esperaban los que creian la crisis pasagera.

El 3 por 100 francés ha abierto 10 céntimos más bajo que anoche y el 4 p% exterior ha bajado 30 durante la primera hora de Bolsa.

Las acciones de Rio-Tinto abren á 379 francos.

París 9.

La exportación de trigos del Mar Negro para Europa, es muy limitada por efecto del mal tiempo. Solo seis buques han pasado los Dardanelos con cargamento de dicho artículo, y ninguno para España.

La situación en general de los mercados de cereales, revela calma en las transacciones, notándose en algunos tendencia á la baja.

París 9.

El general Boulanger ha estado en la Fonda de Bristol, donde para el príncipe de Gales, dejándole una tarjeta.

No se ha verificado hasta ahora la anunciada entrevista de dicho príncipe con el general.

Londres 9.

En el Eighty Club fué obsequiado anoche con un gran banquete el señor Spencer ex-virey de Irlanda.

Entre los invitados se encontraban Lord Roseberry y Parnell.

Es la primera vez que Parnell asiste á una fiesta puramente inglesa.

Lord Roseberry pronunció un discurso felicitando al jefe del partido irlandés, encomió su paciencia y su firmeza y dió las gracias al partido liberal inglés por los esfuerzos que hace á favor de la causa de Irlanda.

Dijo que la autonomía de dicha isla no perjudicará de ningún modo la unidad del imperio británico, al cual está unida Irlanda por lazos indestructibles.

«Esta fiesta—añadió—será célebre en los fastos de la historia, porque prueba de una manera palmaria la reconciliación de Irlanda é Inglaterra.»

Paris 9.

Según noticias de Biarritz, la Reina Victoria de Inglaterra ha recibido una carta autógrafa de la Reina Regente de España.

(DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL)

Madrid 10 á las 10'45 m.

Anoche se estrenó el drama último del Sr. Echegaray titulado *Manantial que no se agota*.

En los dos primeros actos fué aplaudido y llamado á la escena el autor, siendo al final del tercero muy discutido el éxito.

Madrid 10 á las 6'35 t.

Según telegrama recibido, el *Peral* preparábase á la una de la tarde para zarpar con rumbo á la bahía de Cádiz. Un gentío inmenso esperaba en el puerto para presenciar la llegada del submarino.

Madrid 10 á las 7 n.

Los Ministros se han reunido en Consejo.

Se constituye el comité para la formación de la «Liga de la Paz» á semejanza de los que existen en Italiia y Francia.

Madrid 10 á las 7'45 n.

Dáse por seguro que el Ministro de la Guerra general Chinchilla cumplirá lo que ha ofrecido; esto es, hacer seis millones de economías en los presupuestos de su departamento.

Madrid 10 á las 10 n.

Apesar de los anuncios, á las tres de la tarde el *Peral* no había realizado ninguna nueva prueba.

Parece que en virtud de órdenes del Ministro de Marina, no se dará aviso prévio respecto de pruebas, pues se trata de evitar, en lo posible, la publicidad.

Adviértense dos corrientes: una favorable al *Peral*, otra pesimista.

El Correo dice que la lectura de los telegramas que se reciben de Cádiz, produce impresiones estrañas.

Madrid 10 á las 10'15 n.

Circula el rumor en Madrid de que á consecuencia del naufragio del vapor *Remus*, ocurrido en Filipinas, han perecido muchas personas de la expedición destinada á Mindanao.

Ningnna noticia oficial confirma ese rumor.

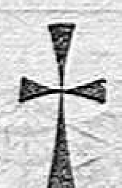
Asegúrase que se trata de declarar incompatible el cargo de Presidente del Congreso con el ejercicio de la abogacía.

Madrid 10 á las 10'35 n.

El Consejo de Ministros ha sido breve y de escasa importancia.

Se han aprobado varios espedientes de Guerra y Fomento, y el proyecto de reorganización del cuerpo de Correos.

Los ministros, excepto el Sr. Sagasta asisten al banquete que se da en la Legación Rusa.



EL SEÑOR

D. JOSÉ RAMIS DE AYREFLOR Y ALEMAÑY

Falleció el 9 de Marzo

(E. P. D.)

Su hijo, hijas, hijo político, hermanos, hermanas políticas, sobrinos y demás parientes ruegan á sus amigos se sirvan tenerle presente en sus oraciones y asistir al funeral, que en sufragio de su alma se celebrará el martes 12 del corriente á las once de su mañana en la Sta. Iglesia Catedral; por lo que recibirán particular favor.

FERRO-CARRILES DE MALLORCA.

A partir del dia 13 del actual, se verificará en estas oficinas todos los lunes, miércoles y viérnes, desde las diez de la mañana á la una de la tarde, el pago del dividendo activo de 14 pesetas por acción acordado por la Junta general en sesión del dia de ayer.

Palma 9 de Marzo de 1889.—Por la Compañía de los Ferro-carriles de Mallorca.—El Director General, Guillermo Moragues.

PALMA:
Imprenta de Viuda é Hijos de P. José Gelabert.

EL ISLEÑO

Suplemento al número 10,621 — Lúnes 11 de Marzo de 1889

LAS PRUEBAS DEL SUBMARINO

Evoluciones

Hoy recibimos por el correo extensas y numerosas noticias de la primera de las pruebas particulares de que nos dió cuenta el telégrafo.

Para establecer cierto orden y para hacer posible la inserción de lo más notable é interesante, nos vemos precisados á extractar y coordinar.

La prueba no fué de velocidad, como se había dicho, sinó de evoluciones sin salir de los caños de la Carraca, y su resultado no pudo ser más satisfactorio, aun habiendo ocurrido el accidente que acaeció en la máquina del submarino.

Primero nos haremos cargo de las notas é indicaciones suministradas por los oficiales del *Peral*.

El Sr. Moya:

A las once y tres cuartos llegó Peral al submarino y se procedió á las últimas conexiones de baterías.

A la una y veinte se puso en movimiento el submarino, dando avante poco á poco. Después avanzó á media fuerza, llegando á alcanzar una velocidad de seis millas con menos de media máquina.

A la una y treinta y cinco se notaron irregularidades en el motor de babor, lo que se atribuye á defectos de construcción, que no tienen importancia esencial.

El submarino se dirigió al arsenal á las dos y cuarenta minutos de la tarde, funcionando con la hélice de estribor.

La facilidad de su marcha, apesar de no funcionar más que uno de los motores, era perfecta.

El Sr. Novo y Colson

A la una en punto largamos la amarra de popa é hizo cabeza el buque. Vamos á efectuar no más que pruebas de evoluciones en la superficie, utilizando únicamente la fuerza de la batería de babor que comunicará al buque la mitad de su velocidad calculada.

El buque se pone en movimiento con un calado de dos metros. La obra viva se eleva unos 70 centímetros sin contar la torre.

Peral, desde la cubierta, comunica órdenes al interior por medio del tubo acústico.

Comienza la marcha obteniéndose á los pocos minutos una velocidad aparente de cinco millas pero no se ha dado aún toda la fuerza á la única batería que funciona.

Al pasar el submarino por el Caño y por delante de la Avanzadilla estallan vivas frenéticos á España y á Peral.

A la una y treinta, por el reloj de bitácora, el capitán general del departamento espera el paso del *Peral* para seguirle en sus evoluciones.

Peral le gritó saludándole:

«Mi general, voy á media fuerza. Las pruebas de velocidad serán otro día. Se ha visto la corredera que marca una velocidad de seis millas. Aún vamos á menos de media fuerza.»

Los buques de guerra surtos en los Caños saludan á Peral con la marinería tendida en las vergas, dando vivas al rey.

A las dos de la tarde:

A la una y treinta y cinco aminoró sensiblemente la velocidad, sin que mediara órden para ello. Había ocurrido una avería en el motor de babor, acaso por defecto de construcción en la bobina.

El Sr. Mercader

Llegó Peral á las doce y treinta á bordo del submarino, y se ocupó con la tripulación en recorrer las baterías y hacer las últimas conexiones.

A las doce y cincuenta y cinco hiciéronse pruebas de las máquinas sobre amarras, y habiéndose observado un perfecto funcionamiento, cargáronse las amarras, haciendo cabeza el submarino.

A la una y cinco, puesto ya en franquía, se dió avante con una pequeña velocidad, un octavo de la máquina.

A esta velocidad los dos oficiales encargados de las máquinas, calcularon el rendimiento de los motores, dato de grandísima importancia que era preciso tener en cuenta.

Resuelto el rendimiento de un ochenta á un noventa, todo hace creer que en las velocidades sucesivas podrá alcanzar tan ventajoso resultado.—Como no era prudente, dada la estrechez de los Caños, ir á toda velocidad, Peral dispuso las pruebas con marcha muy lenta. A la una y veinte auméntose la velocidad en un octavo más, desarrollando entonces ambas máquinas dieciseis caballos efectivos de fuerza, y las hélices, en estas condiciones, imprimieron al submarino un andar de unas cinco millas á pesar de tener la marea en contra.

A la una y veinte volvióse á aumentar la fuerza llegando á tres octavos de la total, que dió 20 caballos efectivos de las máquinas y un andar muy próximo á 7 millas, habiéndose notado un excesivo recalentamiento en la chumacera de empalme del eje de babor, paráronse las máquinas, procediéndose á desmontar el coginete.

Pero como la marea empujase al submarino hasta hacerlo varar, después de vuelta á poner á flote la nave, esta por su propia fuerza y con solo la máquina de estribor dirigióse al arsenal por lo avanzado de la tarde, aun cuando habría podido continuar sus experiencias.

El buque ha girado en todas direcciones con rapidez asombrosa hasta el punto de que con una hélice de avante y otra atrás y el timón á la banda ha virado casi sobre su eje.

Ahora pasemos á los dos principales representantes de la prensa.

El Sr. Ortega y Munilla

A causa del recalentamiento de la chumacera de empuje de la hélice de babor del submarino *Peral*, se ha visto obligado á parar la máquina.

Entonces, el movimiento que le imprime la marea le hace varar al submarino en uno de los muchos bajos que tiene el placer de la isla Verde.

Una lancha de vapor de la fragata *Carmen* sale inmediatamente en su auxilio. La lancha de vapor trata de dar remolque al *Peral*. Pero no tiene bastante fuerza y no puede arrancar al submarino.

Viendo la inutilidad de los esfuerzos de la lancha de vapor de la fragata *Carmen* para sacar el *Paral* de su varadura, se acerca el *Península*, el vapor fletado por *El Imparcial* y larga al submarino un cabo.

En pocos momentos logramos arrancar al *Peral* de la varadura y lo colocamos con rumbo al arsenal.

A las tres ha llegado el submarino al arsenal.

El entorpecimiento ocurrido en la máquina del submarino carece en absoluto de importancia y es harto frecuente al probarse máquinas nuevas.

Todos los organismos del submarino han respondido á los cálculos del autor antes y después del recalentamiento.

Cuando después del libre de la varadura quiso la lancha de vapor de la fragata *Carmen* llevar á remolque al *Peral*, fué remolcada por el submarino á pesar de que este trabajaba con solo una hélice.

La varadura sufrida por el *Peral*, ha venido á confirmar lo que desde hace largo tiempo vienen pidiendo á una vez todos los marinos. A saber: la necesidad urgente é imprescindible de que se limpien cuanto antes los Caños de la Carraca, que hoy están hasta tal punto cegados, que un barco de calado tan pequeño como el del *Peral* toca al fondo y queda clavado en él en cuanto se desvía en lo más mínimo en el estrecho cauce navegable.

El Sr. Araus

Frente á las aguas de Puerto Real el submarino se detiene al llegar al sitio en que se encuentra el remolcador que conduce al capitán general y *cía* colocándose de través al lado del remolcador.

La rapidez de movimientos del submarino supera á los cálculos más lisonjeros.

El barco se desliza, sin hacer ni casi marcar estela, lo que prueba la perfección de sus líneas de aguas.

Al pasar el submarino por delante del *Castilla* y del *Legazpi* las tripulaciones, colocadas en las vergas, prorrumpieron en tres estruendosos vivas.

Al aparecer Peral detrás de la torre, da un viva al rey. Los oficiales victorean después á Peral y á sus compañeros.

Al pasar delante de nosotros, nos dice Peral, que Mecader y García Gutierrez han sufrido algunas quemaduras de electricidad pero que no son de cuidado. Sin embargo, esto le obliga á prescindir hoy de la prueba de velocidad máxima, limitándose á ensayar las máquinas motoras, la energía de los acumuladores y otros aparatos.

Sobre el enjaretado van de pie los señores Moya, Iribarren, Capriles, Novo, Armero, un marinero y un mecánico.

Los Sres. Mercader y Gutiérrez siguen haciendo servicios en las máquinas.

Los Sres Moya, con quien he hablado hace pocos momentos, me confirman el accidente.

El submarino con una sola de las dos hélices emprende su marcha de regreso al arsenal, donde es recibido con grandes demostraciones de entusiasmo.

Los Sres. Mercader y Gutiérrez no tienen novedad. Sólo han recibido ligeras quemaduras.

La prueba

No ha sido de velocidad. Peral se proponía solamente ensayar en marcha los dos motores eléctricos adquiridos en Inglaterra, el gobierno del barco, la resistencia de las aguas y otros problemas.

Cuando llegó al submarino se encontró con que dos oficiales habían sufrido quemaduras. Aunque estas no eran de importancia, Peral quiso suspender las pruebas, pero aquellos se opusieron.

Salió el barco, pero después de haber andado una milla, recalentóse la chumacera, y una hélice hubo de inutilizarse, marchando el barco con una sola, con tres octavos de fuerza.

La operación de desencallar el barco duró media hora. Peral resolvió regresar, aplazando la prueba de velocidad para otro día, cuando el barco tenga todo el material y todo el lastre dentro, pues faltan 113 acumuladores, el agua de los estancos, más el lastre de plomo; en total, diez toneladas, con las que la línea de flotación bajará hasta la señal marcada.

Hoy, dice el Sr. Araus, ha marchado á razón de seis millas, con una máquina movida por 123 acumuladores, representando tres octavos de la fuerza total del buque.

Pudo conseguir con la misma velocidad y una sola máquina cuarenta horas, aplicando las energías que reunen las dos baterías de acumuladores, el viaje; pero para el objeto que se había propuesto prefirió volver al arsenal.

No se ha hecho hasta ahora ensayo alguno de motores eléctricos de 30 caballos en ninguna parte ni se había acumulado jamás tanta electricidad. Bajo este punto de vista la prueba no puede ser mas lisonjera.

Las líneas de aguas del barco, resultan admirablemente trazadas. En marcha, á seis millas de velocidad, no mueve la proa ni la más pequeña ola: desliza se por la superficie silencioso y suave como una balsa, y aquella construcción permite emplear toda la energía en propulsión economizándose la que invierten otros buques en resistir el oleaje que levantan.

El gobierno del barco ha resultado facilísimo; al arsenal tuvo que virar por interposición de otro buque, y ellimón hizo maniobras con una prontitud y facilidad no común en los barcos más ligeros.

Las dos correderas han marcado cuatro millas que por el tiempo empleado acusan una marcha de seis por hora.

Peral, tripulación y muchas personas inteligentes dan gran importancia á la prueba de hoy, porque resuelve problemas interesantes de construcción y de acumulación de electricidad en tan reducido espacio.

El inventor sostiene que, si hubiera necesitado prueba, por el ensayo de hoy atestigua la seguridad de que realizará en este barco cuanto se ha propuesto.

Ha parecido á algunos poco guerrero porque iban sobre él, á la vista, siete personas.

Cuando todo esté completo, cerrada la torre y el comandante dentro, ofrecerá el barco á flote, el aspecto de una siniestra y misteriosa máquina.

El resultado

He procurado, dice el Sr. Ortega y Munilla, puntualizar las experiencias oyendo la opinión de Peral, de los demás tripulantes del barco y de otras personas competentes, y después de escuchar distintas opiniones, he formulado un juicio que no puede menos de constituir gloria para Peral y esperanzas en los inmediatos resultados de su éxito.

He asistido á todos los movimientos del submarino desde el barco fletado por *El Imparcial*, y al ver la inverosímil velocidad con que teniendo en cuenta que se trata del primer barco eléctrico de estas dimensiones y potencia construido en el mundo y de que su inventor sólo se proponía pruebas de marchas á pequeña velocidad, he juzgado que el barco supera á los cálculos más optimistas.

Es preciso haber visto estas pruebas para conocer toda su importancia.

Desde la punta de Roedero donde nos encontramos vimos avanzar por el caño y en medio de las distintas embarcaciones que ocupaban el espacio visible, la masa perceptible apenas del submarino que avanzaba majestuosamente dejando atrás las bateas del arsenal.

Los barcos de guerra fondeados y los vapores le escoltaban.

La marcha del submarino tenía el aspecto de una visión fantástica, no producía olas con su marcha, no dejaba estela y apenas se rizaba la superficie de las mansas aguas con el tormento que las daban las dos potentes hélices.

Este espectáculo, presenciado por más de 2,000 personas, incluyendo en este número las que asistían á él desde la Avanzadilla, los barcos de la armada surtos en los Caños y las que se hallaban en los vapores venidos de Cádiz para presenciar las maniobras, produjo emoción imposible de describir, estimando todas con el entusiasmo que producían sus aplausos y vítores, un triunfo nacional de los que escasean en nuestra historia científica, cuya importancia sólo pueden estimar los que lo han presenciado.

Después de la prueba

Tan completamente satisfecho ha quedado Peral de las pruebas de andar á pequeñas velocidades que tiene el propósito de hacerlas próximamente á todo andar.

Para este efecto, desde mañana empezará á embarcar los cien acumuladores que faltan y á conectar todas las baterías, trabajo que podrá durar unos días.

Las curvas especiales de las secciones longitudinales que corresponden á los extremos de proa y popa, han sido calculadas por Peral para dar buque un andar de 10 millas por hora. De modo que por cuanto se desprende de las pruebas á poca velocidad, bien se puede inferir sin pecar de optimista, tanto por la teoría de las fórmulas como por la práctica marinera, que el buque alcanzará con exceso dicho máximo andar.

Este exceso es hoy imposible de precisar, pero las pruebas de gran velocidad lo revelarán y harán patente.

Reconocido lo que podríamos llamar caldera del buque ó sean los acumuladores, no ha sido posible calcular la pérdida de energía, porque su pequeñez no la acusaba el vólmetro de elementos, pero sí el de la batería que marchó centésimas por elemento solamente.

La corrección de la chumacera donde se notó el recalentamiento y la modificación de algunos contactos deficientes que se observaron en la máquina motora de babor, terminarán muy en breve. Se trata de operaciones de poca importancia.

El submarino hará sus pruebas de gran velocidad dentro de muy pocos días. Las baterías de acumuladores conservan toda su fuerza, por lo que no es preciso recargarlos.

Algunos detalles

La horizontalidad de su eje y sus admirables líneas de agua dábanle la apariencia de un sér animado más que de una máquina.

Si pudieran expresarse con una frase las impresiones que causaba la contemplación del barco, diríase que apenas se puso en movimiento acreditó su señorío sobre las aguas.

No era la marcha fatigosa y llena de estremecimientos de los torpederos, sino un avance tranquilo y majestuoso.

La ciencia que Peral ha relevado como constructor del submarino bastaría para crearle una reputación universal.

No repito detalles numéricos ya trasmitidos, limitándome á expresar que el entusiasmo de los espectadores rayó en el delirio, y que no faltaban personas en cuyos ojos brillaban lágrimas de emoción, y en cuyos vítores se manifestaban los dos sentimientos que más honran al hombre: el culto á la ciencia y á la patria.

Cuando el submarino, abandonando el remolque que le prestó el *Península* para salir del punto de la varada, y la lancha de vapor de la fragata *Cármen* le prestó otro remolque para que pusiese proa al arsenal, operación que duró breves momentos, el *Peral*, maniobrando, como ayer dije, con la máquina de estribor y el timón á la

otra banda, púsose en marcha rápidamente, y en breve desapareció en la curva que hace el Caño, detrás de las bateas de la puerta del arsenal.

El Sr. Peral pudo continuar sus pruebas con la máquina, que estaba lista, pues contaba con fuerza motriz en ella para treinta y dos horas; pero prefirió regresar por lo avanzado de la hora, y no dudando ya del gobierno del barco, creía inútil prolongar las experiencias á pequeña velocidad, de las que estaba satisfecho.

Después de conferenciar largamente con Peral anoche y hoy, y habiendo oído opiniones respetables y desapasionadas, puedo asegurar que el accidente experimentando carece en absoluto de importancia, pues no atañe á ninguno de los puntos esenciales del invento.

En cualquier barco ordinario acontecen cuando se prueba, accidentes semejantes.

Felicitaciones

Peral ha recibido muchísimos telegramas de felicitación. Como muestra publicamos los dos siguientes:

«Valencia felicita al Sr. Peral, gloria de España y del siglo.—*El cardenal Monescillo.*»

«Linares.—Tres mil mineros ofrecen á usted su vida. Yo los represento y si diez vidas tuviéramos, diez sacrificaríamos por Vd.—*Pedro García Zamora.*»

Los telegramas oficiales

Los recibidos por el Gobierno son los siguientes:

«*San Fernando* 6 (3-40 t.)

»Capitán general al ministro de Marina:

»Regreso de presenciar las pruebas, verificadas en el Caño del arsenal, de movimientos giratorios y gobierno submarino, accionando la mitad de las baterías de electricidad. El resultado de los ensayos practicados fué excelente. La velocidad obtenida en tales condiciones llegó á más de seis millas.

»Daré detalles por correo.»

«*Cádiz* 7 (2'25 t.).

»Capitán general al ministro de Marina:

»Es completamente inexacto que en el submarino hayan ocurrido averías, en la verdadera acepción de la palabra. Ocurrieron pequeñas é insignificantes incidentes en una primera experiencia, que no ha mencionado, dice el comandante Peral, por no ser de importancia, y que las precisaría si fuese así necesario.»

MONTURIOL Y SU «ICTINEO»

El interés que escita en toda España el invento del Sr. Peral, hace oportunísimo el recuerdo de lo que ocurrió con el Sr. Monturiol y su *Ictineo*, igualmente famoso, por un momento, y después lastimosamente olvidado.

Narciso Monturiol nació en Figueras en 1819, y murió en San Martín de Provensals el 6 de setiembre de 1885.

Monturiol no era ingeniero, pero dominaba las ciencias físicas, químicas y naturales. Siguió en sus mocedades la carrera de derecho en Cervera, Barcelona y Madrid; pero se vió obligado á abandonarla antes de terminar sus estudios, por no contar con suficientes medios de fortuna.

Concibió el primer pensamiento de la navegación submarina encontrándose en las costas de Ampurias, donde se había refugiado huyendo de las persecuciones políticas. Conviene advertir que Monturiol sintió quizá tanto entusiasmo por la democracia y por la libertad como por la ciencia, y que en aquellos tiempos de lucha colaboró asiduamente en algunos periódicos que ejercieron grande influencia en el progreso de nuestra patria.

Pensó en un aparato que sirviese exclusivamente para la pesca del coral: tal fué la idea primitiva; meditando sobre ella encaminó sus estudios á otros fines, y à fuerza de perseverancia, de privaciones y de ingenio y consumiendo la escasísima fortuna de que podía disponer, logró, tras de repetidos experimentos, presentar los planos de su *ictíneo*, que fueron calificados de maravillosos.

Con la ayuda de unos cuantos amigos pudo Monturiol dedicarse á completar su obra. ¡Cuántos problemas, cuántas complicaciones tuvo que vencer el ilustre inventor en una época en que las ciencias estaban relativamente atrasadas y en que no se habían descubierto las aplicaciones divinas de la electricidad!

Monturiol no tuvo guía ni predecesor en su invento. Suya fue la iniciativa, suyos los cálculos, suyos los medios, y suyos, en una palabra, todos los elementos empleados en la obra.

El ilustre catalán, que estaba seguro de sí mismo, quiso que sus generosos protectores lo estuviesen; antes de anticipar ningún juicio sobre la utilidad de su aparato construyó un *ictíneo* en pequeño, con todas las condiciones requeridas para un submarino adecuado á las necesidades de la ciencia y de la guerra. Lo dotó de un mecanismo por medio del cual podía el aparato ser sumergido á voluntad y moverse con rumbo determinado; venció el problema de la iluminación submarina y uno que hasta entonces ofrecía dificultades enormes: el de proporcionar aire respirable por espacio de unas cuantas horas en un espacio herméticamente cerrado.

¿Quién, antes que Monturiol, había ido tan allá en un invento tan difícil?

Las primeras pruebas, verificadas en setiembre de 1860 en el puerto de Barcelona, produjeron un entusiasmo loco. Los periódicos de aquella época reflejan el éxito inmenso alcanzado por Monturiol. Personas competentísimas en la ciencia y en el arte de la navegación, numerosas corporaciones públicas y oficiales manifestaron en luminosos dictámenes la perfección y la inconcebible utilidad del invento. No había duda, Monturiol, con su *ictíneo*, se enseñoreaba del fondo de los mares.

Los experimentos sucesivos verificados con caracter oficial, confirmaron los pronósticos del inventor. Los que se hicieron en el puerto de Alicante en 1866 fueron brillantísimos.

No era, pues, un problema la navegación submarina: era una cuestión resuelta.

Formóse una sociedad para la construcción de un nuevo *ictíneo* dotado de mayor capacidad y de mejores condiciones que el que había servido para las primeras pruebas. La fuerza muscular fué sustituida por la del vapor, y algunas imperfecciones corregidas.

Botóse al agua el nuevo *ictíneo* en los comienzos del año 1866. Si brillantes fueron los resultados del primero, más brillantes y más satisfactorios fueron los del segundo. Llevó este à bordo ocho tripulantes y el día 21 de Noviembre permaneció algunas horas en el fondo del mar maniobrando con exactitud y perfección admirables.

Por cierto que las autoridades militares, por razones que nadie, ni aún ellas mismas, comprenderían, prohibieron à Monturiol hacer fuego y disparar proyectiles de ninguna clase contra ningún blanco.

Acudió Monturiol al Estado, no antes, sino después resuelto el problema y de estar vencidas todas las dificultades prácticas, en demanda de protección y auxilio. El Estado no prestó oidos al inventor. ¿Para qué podía servir aquel barco pez?

La empresa se estrelló por carecer de medios materiales. Recaudábanse á duras penas los dividendos pasivos de la compañía, y por fin sobrevino el fracaso.

Conociendo el gobierno francès lo maravilloso del invento, ofreció á nuestro compatriota un arsenal del Estado y cuanto dinero fuera preciso para construir nuevos ictíneos. Monturiol que sentía por su país amor ferviente, rechazó el ofrecimientos, prefiriendo morir pobre y abandonado à proporcionar al extranjero armas que algún día podian esgrimirse contra España.

Este rasgo de nobleza y de generosidad honra la figura del catalán ilustre á quien la posteridad hace ahora justicia.

Monturiol murió poco menos que en la miseria.

Aquel luminoso ingenio no tuvo de su patria mas que desdenes.

UNA CARTA DE DON CÁRLOS

Como documento curioso ya que no como modelo epistolar, publicamos la carta que don Cárlos ha dirigido al príncipe de Valori. En ella da pruebas de una magnanimidad enternecedora, renunciando á la corona de Francia:

«*Venecia* 27 de Febrero de 1889 —Mi querido Valori: Doy á usted gracias por haberme enviado su escrito *Los herederos de Enrique V*, estudio magistral que he leido con verdadero placer. En él se pulverizan erróneos asertos y se deshacen argumentos empleados en beneficio de todas las usurpaciones.

»No hay en Europa un político, un diplomático, un hombre de recto juicio, que considere vigentes renuncias que nacieron muertas.

»No hay un patriota español ni francés que se atreva á reveindicar actos impuestos en odio á la grandeza de España y de Francia.

»Gracias, mi querido príncipe, por la prueba de afecto que usted me da al encargarse de mis intereses políticos en Francia.

»La gran confianza que en usted deposito le concede la autoridad necesaria para ser vínculo de amistad, de paz y de concordia entre todos los franceses que me han dado pruebas de su abnegación.

Amando á Francia como usted la ama, llégame al corazón verle consagrar su vida á la causa del que, siendo jefe de la raza de vuestros reyes y heredero legítimo de Luís XIV y de Felipe V, permanece español.

»Un día llegará en que algún príncipe de mi casa sepa reclamar los imprescriptibles derechos reservados por mi solemnemente al contestar, en Diciembre de 1887, al mensaje de los señores Cathelineau, d'Audigné y du Gourg.

»Entretanto, y por lo que à mí atañe, un contracto hecho en los campos de batalla firmado con sangre de héroes, y refrendado por mí y mis abuelos, me une para siempre á mi noble y amadísima España.

»De usted afectísimo,

Cárlos.»

NOTICIAS

Se ha hecho en Málaga un descubrimiento relativamente importante, y existe en poder de apreciable bibliotecario.

Nos referimos à unas páginas escritas por el célebre general Maroto, el del convenio de Vergara, páginas que tienden à su vindicación y pueden servir al esclarecimiento de ciertos hechos históricos.

—

El frío, que lo mismo en Madrid que en todas partes se ha recrudecido estos días, ha dado ocasiòn á que el célebre Camilo Flammariòn dirija una carta al *Fígaro*, de París, diciendo que por las observaciones comparativas que se vienen haciendo, resulta que desde cuatro años á esta parte ha bajado considerablemente la temperatura. En casi todos los meses del año se nota una baja con relación à la temperatura normal. Este descenso se hace más notable en febrero y marzo.

—

Del Interior

Los labradores de la comarca de Felanitx estàn ya en vísperas de conclnir las operaciones de la primera labor de los viñedos. Estos, dada la fría temperatura que ha reinado durante el mes próximo pasado, no presentan el menor síntoma de retoñación.

*
* *

Segun se ha dicho al *Felanigense* se han verificado algunas aprehensiones de tabaco por el cuerpo de Carabineros, consistente en 37 bultos cuyo peso total suman unos 1293 kilógramos.

*
* *

Se han paralizado las obras que se habían emprendido en Inca para construir una plaza de ganado en terreno inmediato à la carretera de Alcudia.

Urge que desaparezcan las causas que han motivado esta determinación.

*
* *

En cambio tocan à su término las obras de nivelación de la calle de Lloseta cuya hermosa amplitud promete que sea más bien un poético paseo que una vía para el tránsito público.

*
* *

Parte del beneficio que resultó de una función dramática que se dió en el teatro de Sóller, se invirtió en una comida extraordinaria à los pobres. Sentáronse á la mesa treinta y siete, y se mandó à los ausentes cuyos achaques habíanles impedido asistir, su parte correspondiento.

Sirviero la comida, que habia sido condimentada por las Hermanas de la Caridad, las primeras autoridades civil y eclesiástica de este pueblo; y la mas viva satisfacción se hallaba pintada en los semblantes de los comensales al levantarse de la mesa. Además dióse á cada uno cincuenta céntimos de pesetas.

*
* *

En un viñedo del predio *La Clota nova* del término de Felanitx, fuè detenido por la guardia civil un pastor que sin autorización estaba pastando 33 ovejas.

*
* *

Ha sido entregado á los tribunales un jóven de 14 años, pastor del predio *Son Rosiñol* de Campos, por haber herido en la cabeza á un convecino suyo.

*
* *

Se ha impuesto la multa de cinco pesetas á un vecino de Campos á quien se le ocupó una escopeta, para uno de la cual no estaba autorizado.

*
* *

El Administrador de la Aduana de Felanitx, D, Francisco Frias y Roldan ha sido trasladado con igual cargo á la de Ibiza, pasando á Porto-Colom D. Pedro Gonzalez Mateo.

*
* *

Personas llegadas de Manacor comunican à *El Palmesano* que anteayer corrieron en aquella población rumores de haberse intentado consumar un horrendo crímen en Son Servera.

Dícese que algunos vecinos habian arrojado un hombre á un pozo y pretendian cubrirle de piedras.

Acogemos esta noticia con la natural reserva interín nos procuramos datos màs seguros acerca el particular.

—

Correo de Menorca

En breve se anunciarán á concurso las cátedras de latin y castellano del Instituto de Mahón.

*
* *

Vemos confirmado en los diarios mahoneses que la fragata *Numancia* y el crucero *Navarra*, abandonaràn el miércoles próximo las aguas de aquel puerto con rumbo á Cádiz, á no mediar órden en contrario.

*
* *

Por derechos de Cuarentena y Lazareto ingresaron el sábado en la Administración de Hacienda de Mahón 2.213 pesetas 66 céntimos.

*
* *

Hállanse muy adelantadas las obras que se verifican en el vapor *Ciudad de Ciudadela*, siendo muy probable que á últimos de este mes pueda dicho vapor inaugurar la nueva línea á cuyo servicio está destinado.

*
* *

Por órden del director del Lazareto, y á causa de haber comunicado con los cuarentenarios, han sido detenidos en aquel Establecimiento tres individuos de la fortaleza de Isabel II y un marinero de la dotación de la draga, que se halla en Cala-Taulera.

—

Se ha prorrogado por un mes màs el plazo para retirar los objetos que han figurado en la reciente Exposición de Barcelona.

SECCION OFICIAL

Estracto del *Boletín Oficial* número 3447, correspondiente al 7 del que cursa.

Gobierno civil.—Anuncio y condiciones para contratar servicios del lazareto de Mahón durante los bienios de 89 à 91.

Circular encareciendo á los alcaldes que se relacionan que ingresen lo que adeudan para defensa contra la filoxera.

Real decreto aprobando el Reglameato que se publica para observancia interior del Ministerio de la Gobernación.

A la vez se ha repartido suplemento al número 3419, en el que se insertan las listas electorales del distrito de Manacor.

SECCION RELIGIOSA

CULTOS SAGRADOS

Mañana 12.

En Montesión, á las siete y media de la mañana, al tiempo de una misa se hará el ejercicio dedicado á San Alonso Rodriguez, con música y á las diez continuarán los ejercicios espirituales para señoras dirigidos por el padre Cabrer. Por la tarde el *Via-Crucis* y la novena de San José.

En San Jaime durante todo el día se puede ganar indulgencia plenaria visitando à la Virgen del Pilar.

En el Socorro, al anochecer, se hará el ejercicio dedicado á la misma Señora.

TELEGRAMAS

(DE NUESTRO SERVICIO ESPECIAL)

Madrid 11 á las 12'45 t.

Urgente.

Se ha efectuado en Valencia un *meeting* anarquista, al que han asistido unos mil hombres.

El órden ha sido completo.

El temporal reinante, impidió ayer las pruebas del *Peral*.

Madrid 11 á las 2 t.

Urgente.

Todos los ministros han acordado hacer las mayores economías posibles en sus presupuestos respectivos.

Se ha presentado al Congreso pidiendo se reduzca á ocho el número de las provincias de España.

Esta proposición serà desechada.

Madrid 11 á las 2'45 t.

Urgente.

Ha fallecido el popular escritor don Antonio de Trueba.

El Sr. Jovellar acepta la presidencia de la comisión que en el Senado entenderá en las reformas militares.

Insístese en asegurar que en el naufragio del vapor *Remus*, en Filipinas, perecieron un comandante de Estado Mayor, un capitán, dos tenientes de ingenieros y una compañía entera de la misma arma; en total un centenar de hombres.

Palma-Imprenta de Viuda é Hijos de P. J. Gelabert